

？ オセアニア パプアニューギニア 文明のフロンティア・ニューギニア高地の道

| | |
|----------|--|
| 著者 | 塩田 光喜 |
| 権利 | Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp |
| シリーズタイトル | アジアを見る眼 |
| シリーズ番号 | 80 |
| 雑誌名 | 「のりもの」と「暮らし」 - 第三世界の交通機関 |
| ページ | 224-229 |
| 発行年 | 1990 |
| 出版者 | アジア経済研究所 |
| URL | http://hdl.handle.net/2344/00018014 |

VII

オセアニア



死者の償いの式へ向かう人々——同じ車で戦いに乗りつけることもある

パプアニューギニア

文明のフロンティア・ニューギニア高地の道

塩田光喜

「メンデイ、メンデイ、メンデイ、メンデイ」「イアリブ、パンギア、イアリブ、パンギア、イアリブ、パンギア」

バスの窓から運転手や車掌が首を出し、呼び売りの声よろしく、機関銃のように行き先をまくし立てる。チャイニーズの雑貨屋の立ち並ぶ一角に面した街路はマウントハーゲンから西に向かうマイクロバスで混み合っている。今日一日マウントハーゲンに買い物や遊びですごした村人たちは、角の食い物屋でコーラとチップス、脂でギトギトしたラムチョップや毒々しいまでに赤いソーセージを手にバスに向かう。どこかの村の雑貨屋だろう、段ボール詰めのかんづめや乾パンを肩にかついでバスに乗り込んでいく。激しい往来とぶっきらぼうな呼び声がマウントハーゲン特有の荒々しい興奮の余韻をかきたてる。西のハーゲン山脈から冷たい風が吹き下ろして、さつと砂塵をまきあげると熱気の余韻を残して掠め去っていく。

海拔一七〇〇メートル、マウントハーゲンは人口一万四千、ニューギニア高地の西の中心とし



マウントハーゲン近郊のハイランズハイウェイ

で栄えている。ニューギニア高地を東西に貫通するハイランズハイウェイは東端の港町ラエからここまではほぼ全線アスファルト舗装が施され、ここに集積された換金作物のコーヒーは半日以上かけてラエまで運びおろされていく。町の賑わいも、激しい車の往来も近隣の村々で栽培されているコーヒー豆あればこそ。そして、村々で村人たちがコーヒー豆を売ってお金を得られるのも道路あればこそ、の話である。

ニューギニア高地に初めて文明世界が入りこんだのは、一九三〇年のこと。それまでまったくの石器時代にあったニューギニア高地人は車輪を知らず、牛馬を知らず、交通機関としては彼ら自身の脚があるばかりであった。最初にこの世界へやってきた白人たちはもちろん自動車で乗りつけてきたものではなかった。海岸から海拔一五〇〇メートルの高地まで数百キロメートルに及ぶ熱帯のジャングルやサバンナを踏破してたどりついたのである。白人がニューギニア海岸地域に足を踏み入れてから六十年の年

月が経っていた。険阻な地形とマラリアの猖獗する熱帯雨林が二十世紀に入っても世界の残りの部分からニューギニア高地を隔絶していた。

白人到来とともにその隔絶は破られた。ニューギニア高地のそここに、統治のため、布教のため、一握りの砂をばらまいたように白人たちが居をかまえた。彼らは生活のため、そしてそれぞれの活動のため近代物資の補給を必要とした。そのため一番手っとり早い方法が飛行機を使うことであつた。自動車走らせるには数百キロ^リにもわたる険阻な土地に道路を開設することが必要だが、小型飛行機を飛ばすには簡単な滑走路を敷けば事足りたからである。ニューギニア高地人が人間の脚以外に交通機関を見たのは、このときが初めてだった。ときあたかも、一九二〇年代に始まった飛行機の商業利用がようやく本格化しようとする時代を迎えていた。

その後、ニューギニア高地の交通機関導入史は世界とは逆に進んだ。飛行機、自動車、自転車、そして人々はまだ列車を見たことがなく、まして馬車も、多くの人々は馬そのものも知らない。このことはニューギニア高地の現代史を象徴する。すなわち、石器社会にいきなり二十世紀現代文明が接続するのだ。

白人たちも、ひとたび飛行機を降りれば後はどこへ行くにも自分の脚に頼るしかなかった。統治の最前線で働くオーストラリア人フィールドオフィサーが、海岸と高地を結ぶ幹線道路を開くことを考えたのは、当然の帰結であつた。そして道路の開削はニューギニア高地をもはや後戻りできないほど、根底から変える作用を及ぼした。わずかの年月のうちにニューギニア高地全体が



マイクロバスで祭りに向かう踊り手たち——

バスは持ち主から1日の貸切りにされる

一挙に近代的経済体系の一部となった。近代通貨は堰を切ったように流れ込み、一九六〇年を中心とする約五年のうちに、東西五〇〇キロ、南北二〇〇キロの間に広がる数十のニューギニア高地民族から伝統的貝貨を駆逐した。逆に、換金作物栽培は、道路運送によって低廉な輸送費で外界の市場と結びつくことが出来るようになったため、栽培可能な所にはほとんどくまなく浸透した。そして金を手にした村人たちが何よりも欲したのは、ほかならぬ自動車であった。近代の通貨と商品の流入は、町の成長をもたらし、町の成長は近隣の村々の住人をひきつけた。こうしてバス事業が始まったのである。

人々はガタガタ揺れるトラックの荷台に乗ってハーゲンへ向かった。ハイウエイはハーゲンを越えて延びてゆき、ハイウエイに接続する支線道路もつくられていった。バスによってそれまで二昼夜の行程であったところが二時間の距離に変わり、一週間のところは七

八時間で行けるようになった。バスは人間の移動の目盛りを日から時へと引き下げ、移動速度を二四倍にしたのである。

現在、バス運賃は一時間行程、ほぼ二キナ（三〇〇円弱）。日本のバス運賃に比べれば格安だが、村人の所得水準からすれば、われわれの負担感の二〇―三〇倍はするのではないだろうか。（感覚としては同じ時間新幹線に乗ると同じくらいの費用負担感といったところだと思う。）

バスの多くは日本製のマイクロバス。窓には漢字で検査済のラベルが貼つてある。補助席を入れて全部で二人乗り。運転手と車掌役の男が最前列に座る。運行は一日一往復。たとえば朝六時頃メンディを発つと九時頃ハーゲンに着く。そこで今度はメンディ方面へ帰る客を拾っていくが、ハーゲンに泊まりで来ていた乗客が多ければ十一―十二時頃出て二―三時頃にはメンディに到着する。日帰りの客が多い時は、彼が用をすまして帰途につく二―三時頃にハーゲンを発つことになる。そして三時半にはほとんどのバスが出て行ってしまう、それから後はバスをつかまえるのは難しくなる。ハイウェイに出没するギャングを恐れてのことである。もちろん、ホールドアップは昼間に起きることもあるが、夕刻を過ぎると危険性がぐっと高まるのである。

一日一往復で売上げは五〇キナ（七五〇〇円）見当。ニューギニア高地の水準からみればかなり大きなものとなる。一週間（ただし、日曜日はほとんどのバスはお休み）運行すれば、平均的なコーヒー農家の一年分の収入を手に入れることができる。ニューギニア高地の村人たちにとって実現可能な最大の事業である。車はおんぼろ、道は悪いし（ハーゲンから先はほとんど無舗装）、運

は荒い。自動車修理の技術指導に來た日本人が、車を調べた後、「みんなよく平気で乗ってるなあ」と言ったという話がある。それでもめったに事故が起きないのは、大したものである。

ニューギニア高地で一般乗用車を見かけることはまれである。車種はトラック、マイクロバス、四輪駆動のジープ、バンといったごつごつものばかり。圧倒的に日本車の中古が多い。ただ、最近、日本車はやわになったという声もきく。ニューギニア高地の田舎道で（ハイウェイでも）、車が一度壊れるとレッカー車も修理工場もないので雨ざらしになる以外ない。車の持主はその瞬間、何千キナ、何万キナの投資を失うのである。バスなら少なくとも一年間は運行させなければ元がとれない。だから車に要求される第一の条件は頑丈さ、第二が安さだ。快適さ、居住性、余分なアクセサリーなどが物を言えるような世界ではない。ここは現代文明世界のフロンティアなのだ。最近、奥地で金鉱が発見され、一躍大金を手にした十歳ばかりの少年がハーゲンのディーラーのもとへ現われ、札束をポンと置いて、これで買える車を買ってくれと言ったという話もある。道路はここニューギニア高地に新たなフロンティアを現出させたのだ。夢と荒涼のうずまく道路こそ、ニューギニア高地に現われた「近代化」の一つの縮図なのである。

（しおた みつき／アジア経済研究所地域研究部）